

**258**

**DB15.1**

Projet Train de l'Est : lien Mascouche-  
Terrebonne-Repentigny

6211-14-008



Le transport  
des personnes  
au Québec:

SYNTHÈSE

POUR OFFRIR DE MEILLEURS CHOIX AUX CITOYENS

# LA POLITIQUE QUÉBÉCOISE DU TRANSPORT COLLECTIF



  
**BRILLER**  
PARMI LES MEILLEURS

Québec 

# La politique québécoise du transport collectif

## Pour offrir de meilleurs choix aux citoyens

Tableau synthèse des mesures

	Mesures	Principaux bénéficiaires
<b>Attribution d'une enveloppe dédiée au développement du transport collectif provenant du Fonds vert (130 millions de dollars par année)</b>	Amélioration de l'offre de services en transport en commun (fréquence, nombre de parcours, plage horaire, etc.)	Usagers, autorités organisatrices de transport, Agence métropolitaine de transport
	Programme d'aide gouvernementale au transport collectif en milieu rural : <ul style="list-style-type: none"> <li>• Aide accrue aux municipalités régionales de comté</li> <li>• Ajout d'un volet pour les conférences régionales des élus</li> <li>• Ajout d'un volet pour le transport intrarégional par autocar</li> </ul>	Usagers, municipalités peu peuplées
	Programme de subvention à l'adaptation des taxis : <ul style="list-style-type: none"> <li>• Bonification du programme</li> <li>• Ajout de l'adaptation des autocars</li> </ul>	Personnes handicapées, taxis et autocaristes
	Encouragement aux déplacements à pieds et à vélo ainsi qu'aux initiatives locales	Cyclistes, piétons, municipalités, autorités organisatrices de transport
	Soutien aux initiatives provenant des institutions publiques, des entreprises et des parcs industriels	Employés, employeurs
<b>Bonification du Programme d'aide gouvernementale au transport collectif des personnes (30 millions de dollars par année)</b>	Programme d'aide à l'innovation technologique en matière d'efficacité énergétique	Autorités organisatrices de transport, autocaristes
	Ajout d'un volet innovation	Autorités organisatrices de transport
	Admissibilité de nouveaux équipements	Autorités organisatrices de transport
	Admissibilité des municipalités de moins de 20 000 habitants	Municipalités peu peuplées
<b>Renforcement de l'aide aux immobilisations</b>	Société de financement des infrastructures locales du Québec (504 millions de dollars/5 ans) <sup>1</sup>	Autorités organisatrices de transport
	Fiducie (un montant total de 117 millions de dollars pour 3 ans) <sup>2</sup>	Autorités organisatrices de transport, Agence métropolitaine de transport
	Investissement gouvernemental de 4,6 milliards de dollars à 8 milliards de dollars au cours des dix prochaines années selon les différents scénarios d'investissement	Sociétés de transport en commun, Agence métropolitaine de transport
<b>Mesures fiscales</b>	Déductibilité du laissez-passer pour l'employeur (200 %) Non-imposition de cet avantage pour l'employé	Usagers
	Remboursement complet de la taxe sur le diesel	Autorités organisatrices de transport

<sup>1</sup> 411 millions de dollars du gouvernement fédéral, 93 millions de dollars du gouvernement du Québec.

<sup>2</sup> Annoncé dans le dernier budget fédéral.

Source : *Ministère des Transports du Québec*

Juin 2006



## SOMMAIRE

Le gouvernement rend publique la nouvelle politique québécoise du transport collectif, *Pour offrir de meilleurs choix aux citoyens*. Cette politique s'inscrit directement dans la mise en œuvre du développement durable en raison des dimensions économique, environnementale et sociale liées à l'utilisation du transport collectif et à son accessibilité.

### L'OBJECTIF FIXÉ

Avec la nouvelle politique, le gouvernement vise un objectif global, soit **l'accroissement de l'utilisation du transport collectif partout au Québec, tant dans les milieux urbains que ruraux**.

- Le gouvernement fixe comme cible une **augmentation de l'achalandage du transport en commun de 8 %** d'ici 2012.
- Cette augmentation permettra au transport en commun **d'accroître sa part**, par rapport à l'ensemble des modes de transport des personnes.

Pour atteindre cette cible, le gouvernement peut s'appuyer sur des services de transport en commun modernes et efficaces, sur un taux d'utilisation des transports collectifs au Québec plus important qu'ailleurs au Canada et sur une circulation en milieu urbain qui se compare avantageusement à ce qui est observé dans le reste de l'Amérique du Nord.

Malgré un bilan encourageant, la situation demeure cependant fragile, et le gouvernement doit prendre, avec ses partenaires, un certain nombre d'initiatives afin d'accroître l'utilisation du transport collectif partout au Québec.

### LES MOYENS RETENUS

Le gouvernement met en œuvre à cette fin quatre séries de moyens :

- Le gouvernement entend **répartir de façon équitable les efforts de chacun**. Les municipalités resteront les premières responsables du transport en commun. Le gouvernement confirme son rôle de coordonnateur et d'accompagnateur, en assumant notamment la majeure partie des coûts associés au développement et à l'entretien des infrastructures et des équipements, des coûts qui pourraient atteindre 8 milliards de dollars au cours des dix prochaines années, selon les estimations présentées par les autorités organisatrices de transport en commun.

Dans la nouvelle politique, le gouvernement précise les responsabilités de chacun des partenaires, ainsi que les attentes qu'il formule vis-à-vis du gouvernement fédéral. La nouvelle politique comprend des initiatives visant à améliorer l'équité dans la région de Montréal.

- L'utilisation du transport collectif passe par une **amélioration des services offerts à la population**. Pour y parvenir, les autorités organisatrices de transport collectif seront directement encouragées à améliorer l'offre et la qualité des services aux usagers et à inciter la population à utiliser davantage les transports collectifs grâce à une aide directe à l'amélioration des services. Le gouvernement mobilisera annuellement 130 millions de dollars à cette fin, à partir du volet du Fonds vert mis en place dans le cadre du Plan d'action sur les changements climatiques. Des mesures fiscales inciteront les employeurs comme les travailleurs à utiliser davantage le transport collectif. Le gouvernement apportera une attention particulière à la sécurité et à la sûreté du transport en commun.
- Des initiatives sont prises afin de **moderniser et développer les infrastructures et les équipements**. L'effort en vue de renouveler les infrastructures et les équipements est déjà engagé, avec la réalisation de plus de 2 milliards de dollars d'investissements au cours des dix dernières années alors que, pour les dix prochaines années, les investissements nécessaires ont été évalués minimalement à 4,6 milliards de dollars. Il faut aller plus loin, et, pour cette raison, les autorités organisatrices de transport en commun bénéficieront de deux programmes d'aide financière au transport en commun : la mise en place du Programme d'aide aux immobilisations en transport en commun de la Société de financement des infrastructures locales et la bonification du Programme d'aide gouvernementale au transport collectif des personnes.
- Avec la politique québécoise du transport collectif, le gouvernement ne se limite pas à apporter un soutien au transport collectif. Le gouvernement appuie également **les autres alternatives à l'automobile**. Ce volet de la nouvelle politique vise spécifiquement les municipalités peu peuplées, les municipalités régionales de comté, les conférences régionales des élus, où les alternatives à l'automobile sont peu disponibles, le transport intrarégional par autocar, l'accessibilité des autocars et des taxis pour les personnes à mobilité réduite, les institutions publiques, entreprises et parcs industriels où des initiatives prometteuses doivent être encouragées, ainsi que les déplacements à pied ou à vélo. Aussi, le gouvernement met l'accent sur l'amélioration de l'efficacité énergétique dans le transport routier des personnes.

Les mesures engagées dans le cadre de cette politique sont résumées dans les deux tableaux placés à la fin du présent document.

## LES RÉSULTATS ANTICIPÉS

La politique québécoise du transport collectif est orientée vers l'amélioration de la qualité des services offerts à la population. Les moyens mis en place devraient se traduire par une augmentation de l'offre de services de transport de l'ordre de 16 %. Cette augmentation de l'offre devrait permettre d'atteindre la cible d'augmentation d'achalandage de 8 %. Ainsi, l'usager pourra bénéficier d'une plus grande fréquence, de plages horaires plus importantes et de plus de parcours.

En mettant en œuvre la nouvelle politique québécoise du transport collectif, le gouvernement anticipe des résultats qui, dans certains cas, peuvent être chiffrés.

- Comme on l'a indiqué dès la formulation de l'objectif gouvernemental, la politique vise une cible précise en matière d'achalandage du transport en commun, soit l'ajout de 40 millions de déplacements aux quelque 510 millions de déplacements en transport collectif déjà effectués chaque année au Québec. Ce chiffre est considérable, puisqu'il correspond aux déplacements assurés chaque année dans l'agglomération de Québec par le Réseau de transport de la Capitale.

Il est réaliste de croire que cet achalandage se matérialisera avant la fin de la cinquième année, d'ici 2012. Ainsi, il sera possible d'accroître la part modale du transport en commun par rapport à l'utilisation de l'automobile dans les principales agglomérations du Québec. Bien entendu, des variables pourraient infléchir cette évolution. On fait par exemple référence à l'augmentation plus ou moins rapide du coût du carburant ou des tarifs des usagers.

À la fin de cette période, une évaluation des résultats atteints sera effectuée afin d'identifier, s'il y a lieu, les correctifs à apporter. Une nouvelle cible sera alors établie pour un autre horizon de cinq ans.

- Cette politique aura un impact significatif sur la consommation d'énergie, les émissions de polluants et les émissions de gaz à effet de serre. En effet, le transfert modal en faveur du transport en commun représenterait approximativement une réduction nette de 28 millions de litres de carburant au Québec, ce qui correspond à l'équivalent de 14 000 voitures par année. Le résultat énergétique net est la réduction de 80 000 tonnes des émissions de gaz à effet de serre, par rapport à ce qui était projeté.
- La nouvelle politique québécoise du transport collectif aura un impact positif sur la congestion routière. En effet, l'ajout de 40 millions de déplacements en transport collectif devrait entraîner la réduction de 34 millions de déplacements véhiculaires dans les régions urbaines, selon les estimations du ministère des Transports. On estime que ce nombre représente environ 1,8 % de l'ensemble des déplacements en automobile, pour les milieux urbains concernés. De plus, en se basant sur la plus récente étude du ministère des Transports sur les coûts de la congestion dans la région de Montréal, on peut estimer que cette réduction permettra d'économiser annuellement 44 millions de dollars, au seul titre des frais entraînés par les difficultés de circulation.

## UNE POLITIQUE POUR TOUS LES QUÉBÉCOIS

La politique québécoise du transport collectif est ambitieuse. Elle bénéficiera à tous les Québécois. Elle permettra d'améliorer la qualité de vie des citoyens des régions urbaines comme des régions rurales, tout en préparant le futur des prochaines générations.

- D'ici 2012, l'achalandage du transport collectif devrait augmenter de façon significative, avec des effets immédiats sur les émissions de gaz à effet de serre, la congestion routière, la pollution atmosphérique dans les villes et la réduction de notre dépendance par rapport au pétrole importé.
- Le gouvernement définit clairement les responsabilités de chacun en matière de transport collectif, en portant une attention particulière à la définition des rôles et des devoirs dans les grandes régions urbaines, dans le respect de ses orientations d'autonomie locale et régionale.
- La politique québécoise du transport collectif identifie les moyens financiers nécessaires pour atteindre les objectifs retenus. Le gouvernement engage les initiatives que tous les Québécois attendaient, afin à la fois d'assurer le nécessaire remplacement des équipements et des infrastructures et d'accompagner l'amélioration des services à la clientèle.
- La politique québécoise du transport collectif concerne l'ensemble du territoire québécois. Le gouvernement met en place les soutiens nécessaires au développement d'alternatives à l'automobile utilisée individuellement, dans les municipalités peu peuplées et dans toutes les régions du Québec.
- Le gouvernement réaffirme sa volonté de rendre accessibles les réseaux de transport collectif aux personnes à mobilité réduite et en fauteuil roulant.

Le Québec a mis sur pied, au fil des années, des services de transport performants, efficaces et largement accessibles. À bien des égards, les résultats déjà obtenus placent le Québec à l'avant-garde, par rapport au reste du Canada.

Il faut s'appuyer sur ces atouts pour aller plus loin, en faisant une place encore plus large au transport collectif des personnes.

Avec la nouvelle politique du transport collectif, le gouvernement propose aux citoyens des choix qui bénéficieront à l'ensemble de la collectivité, en améliorant la qualité de vie et en contribuant significativement au développement durable du Québec.

# La politique québécoise du transport collectif

## L'objectif

Accroître l'utilisation du transport collectif des personnes partout au Québec

### La cible fixée

Augmenter l'achalandage du transport en commun de 8% d'ici 2012 (accroître de 40 millions le nombre de déplacements annuels en transport en commun) Permettre ainsi au transport en commun d'accroître sa part par rapport à l'ensemble des modes de transport des personnes

### Les moyens retenus

<p><b>1</b> Répartir de façon équitable les efforts de chacun</p> <p><b>Les municipalités :</b> les premières responsables</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>responsabilité financière des municipalités pour ce qui est des coûts d'exploitation</li> <li>pour ce qui est des immobilisations, financement complémentaire au financement provenant du gouvernement</li> </ul> <p><b>Les autorités organisatrices de transport collectif :</b> livrer des services de qualité de manière performante</p> <p><b>Le gouvernement :</b> un rôle de coordonnateur et d'accompagnateur</p> <p><b>Les usagers :</b> les premiers bénéficiaires, qui doivent assumer une juste part des coûts</p> <p><b>Les automobilistes :</b> des bénéficiaires qui doivent également assumer leur part</p> <p><b>Les employeurs :</b> des bénéficiaires facilitateurs</p> <p><b>Le gouvernement fédéral :</b> un nouveau partenaire</p> <p><b>La région de Montréal :</b> une équité à améliorer</p> <p>Nomination d'un mandataire et proposition financière attendue de la CMM d'ici le 30 septembre 2006</p> <p><b>La gouvernance des autorités organisatrices de transport</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Ouverture du gouvernement</li> <li>Il importe d'éviter tout mur à mur</li> </ul>	<p><b>2</b> Améliorer les services offerts à la population</p> <p><b>Une aide financière directe à l'amélioration des services</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>130 millions de dollars annuellement pour améliorer les services offerts à la population</li> <li>Enveloppe dédiée au transport collectif provenant du Fonds vert mis en place dans le cadre du Plan d'action sur les changements climatiques</li> <li>Versement par les municipalités d'une contrepartie financière équivalente</li> <li>Conclusion d'ententes de performance entre le gouvernement et les municipalités et les autorités organisatrices de transport concernées</li> </ul> <p><b>Des mesures fiscales visant les employeurs et les utilisateurs</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Les laissez-passer de transport en commun</li> <li>Le remboursement de la taxe sur le carburant diesel</li> </ul> <p><b>De nouvelles initiatives pour renforcer la sécurité et la sûreté du transport en commun</b></p>	<p><b>3</b> Moderniser et développer les infrastructures et les équipements</p> <p><b>Le renforcement de l'aide gouvernementale aux immobilisations</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Le Programme d'aide aux immobilisations en transport en commun de la Société de financement des infrastructures locales du Québec</li> <li>Le Programme d'aide gouvernementale au transport collectif des personnes</li> </ul> <p><b>La bonification du Programme d'aide gouvernementale au transport collectif des personnes</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Un volet « innovation »</li> <li>De nouvelles dépenses admissibles</li> <li>Un cadre financier triennal</li> <li>L'admissibilité des municipalités de moins de 20 000 habitants</li> <li>L'accessibilité du transport pour les personnes à mobilité réduite</li> </ul>	<p><b>4</b> Appuyer les autres alternatives à l'automobile</p> <p><b>Les municipalités peu peuplées</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>La bonification du Programme d'aide au transport collectif en milieu rural</li> <li>Incitation à faire de la conférence régionale des élus l'instance régionale responsable de la coordination du transport collectif en milieu rural</li> </ul> <p><b>Le transport intrarégional par autocar et l'accessibilité des autocars et des taxis</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Un soutien financier pour les liaisons régionales</li> <li>Des appuis spécifiques pour le transport des personnes à mobilité réduite</li> </ul> <p><b>Les initiatives provenant des institutions publiques, des entreprises et des parcs industriels</b></p> <p><b>L'encouragement aux déplacements à pied et à vélo</b></p> <p><b>L'amélioration de l'efficacité énergétique dans le transport routier des personnes</b></p>
---	--	--	--